

HYVÄN KÄVELYKADUN OMINAISUUDET
Helsingin keskustan kävelykadut

Tekijä:	Henri Jessen-Juhler
Työn nimi:	Hyvän kävelykadun ominaisuudet - Helsingin keskustan kävelykadut
Laitos:	Arkkitehtuurin laitos
Koulutusohjelma:	Arkkitehtuuri
Työn ohjaaja:	Tommy Lindgren
Vuosi:	2015
Sivumäärä:	34
Kieli:	suomi

Tiivistelmä

Tässä kandidaatintyössä pohditaan hyvän kävelykadun ominaisuuksia ja arvioidaan niiden perusteella Helsingin keskustan kävelykatuja. Tavoitteena on selvittää, miten hyvät ominaisuudet näissä kaduissa toteutuvat ja missä asioissa katutiloja voidaan kehittää. Hyvien kävelykatujen ominaisuuksien määrittäminen perustuu alan kirjallisuuteen ja arviot Helsingin kävelykaduista perustuvat paikan päällä tehtyihin havaintoihin. Määriteltyjä ominaisuuksia on yhteensä kahdeksan ja ne on jaettu kolmeen ryhmään.

Käyttöön vaikuttaviin ominaisuuksiin kuuluvat toiminnallisuus, nähtävyys ja saavutettavuus. Hyvällä kävelykadulla tulee olla riittävästi monipuolista nähtävää, erilaisia palveluita ja istumapaikkoja. Sinne tulee myös olla helppo saapua kävellen, pyörällä ja joukko-liikenteellä.

Tilallisiin ominaisuuksiin kuuluvat mittakaava, avoimuus ja rajaus. Kävelykatujen mittakaava tulee suunnitella jalankulkijalle sopivaksi ja hyvän rajauksen ansiosta kävelykadun rajautuu selkeästi paikaksi, joka on tarkoitettu jalankulkijoille. Avoimuudella tarkoitetaan kadun julkisen tilan ja katua rajaavien yksityisten tai puolijulkisten tilojen suhdetta. Avoimuus houkuttelee kävelykaduille lisää käyttäjiä.

Viihtyvyyttä parantaviin ominaisuuksiin kuuluvat pienilmasto ja kunnossapito. Hyvällä kävelykadulla on

mahdollisuus nauttia hyvästä säästä ja se antaa suojaa kun sääolosuhteet ovat huonot. Suurimmat pienilmastoon vaikuttavat tekijät ovat auringonvalon ja tuulen määrä. Hyvä kävelykatu on siisti ja sitä kunnostetaan säännöllisesti. Kadulla on käytetty myös kävelykaduille sopivia materiaaleja.

Helsingin keskustan kävelykatujen arvioiden perusteella kaikki kadut ovat melko lyhyitä ja ne ovat käyttö-tarkoitukseltaan kauppakatuja. Katujen hyviin puoliin kuuluvat, hyvä sijainti keskustassa ja helppo saavutettavuus julkisella liikenteellä.

Helpoiten toteutettavat kehityskohteet ovat istumapaikkojen ja pyöräpaikkojen määrän lisääminen. Kaduilla ei myöskään sijainnut puita tai taideteoksia, joilla on mahdollista parantaa kävelykadun tunnelmaa ja erottaa se muista kaduista. Suurin ongelma on kuitenkin kävelykaduilla ajavat autot, sillä tutkituilla kaduilla vain yhtä lukuun ottamatta huoltoajo oli sallittua.

Vaikka Helsingin keskustan kävelykadut sijaitsevat lähekkäin, ovat ne silti erillään toisistaan. Kävelykatujen yhdistäminen voisikin olla seuraava vaihe niiden kehittämisessä. Kävelykeskustan muodostamisen liittyy kuitenkin paljon haasteita, sillä se muuttaisi paljon Helsingin keskustan liikennejärjestelyitä ja mukaan kehittämiseen täytyy saada sekä kaduilla sijaitsevat yrittäjät että kaupungin asukkaat.

Sisällysluettelo

1 Johdanto	7
2 Kävelykatujen historia	9
3 Hyvän kävelykadun ominaisuudet	11
3.1 Käyttöön vaikuttavat ominaisuudet	12
3.1.1 Toiminnallisuus	12
3.1.2 Nähtävyys	12
3.1.3 Saavutettavuus	15
3.2 Tilalliset ominaisuudet	16
3.2.1 Mittakaava	16
3.2.2 Rajaus	16
3.2.3 Avoimuus	17
3.3 Viihtyvyyttä parantavat ominaisuudet	18
3.3.1 Pienilmasto	18
3.3.2 Kunnossapito	18
4 Helsingin keskustan kävelykatujen arviointi	21
4.1 Iso Roobertinkatu	22
4.2 Katariinankatu ja Sofiankatu	24
4.3 Kluuvikatu ja Mikonkatu	26
4.4 Keskuskatu	28
5 Yhteenveto	30
Lähdeluettelo	32



Vuonna 2014 vihreät teki aloitteen Mannerheimintien muuttamisesta kävelykaduksi.

1 Johdanto

Kävelykatujen määrä on kasvanut voimakkaasti Suomessa 2000-luvun alusta lähtien¹ ja uudet kävelykatuhankkeet ovat olleet viime vuosina paljon esillä. Vuonna 2013 Helsingin Vaasankadulla järjestettiin kesän mittainen kävelykatukokeilu² ja vuoden 2014 alussa Vihreät teki aloitteen Helsingin kaupunginvaltuustolle Mannerheimintien muuttamisesta kävelykaduksi³.

Onnistunut kävelykatu elävöittää ja lisää keskusta-alueiden viihtyvyyttä tuoden näin alueelle lisää ihmisiä. Parhaimmillaan tämä lisää alueen liiketoimintaa ja houkuttelee alueelle uusia yrittäjiä.⁴ Monissa suurissa kaupungeissa kävelyalueet toimivat jopa turistinähtävyyksinä, kuten Kööpenhaminan Stroget ja New Yorkin Times Square. Autottomilla kaduilla liikenneonnettomuudet vähenevät ja aiheutuu vähemmän melua sekä ilmansaasteita. Joissain tapauksissa kävelykadut voivat myös ratkaista vaikeita liikennejärjestelyitä ja kehittää joukkoliikennettä.⁵ Toisaalta etenkin Yhdysvalloissa monet kävelykatuhankkeet ovat epäonnistuneet ja kadut on jouduttu palauttamaan autoilla ajettaviksi.⁶ Myös Helsingin Vaasankatu palautettiin normaaliksi kaduksi kävelykatukokeilun jälkeen.⁷ Jotta kävelykadut saadaan onnistumaan, on tärkeää selvittää, millaisia ovat hyvän kävelykadun ominaisuudet.

Tässä kandidaatintyössä pohditaan hyvän kävelykadun ominaisuuksia ja arvioidaan niiden perusteella

Helsingin keskustan kävelykatuja. Tavoitteena on selvittää, miten hyvät ominaisuudet näissä kaduissa toteutuvat ja missä asioissa katutiloja voidaan kehittää. Hyvien kävelykatujen ominaisuuksien määrittäminen perustuu tunnustettujen arkkitehtien ja tutkijoiden Jahn Gehlin, William W. Whyten ja Allan Jacobsin teksteihin. Arviot Helsingin kävelykaduista perustuvat puolestaan paikan päällä tehtyihin havaintoihin.

Kandidaatintyön toisessa luvussa käydään läpi kävelykadun määritelmä ja kävelykatujen historiaa, minkä jälkeen luvussa kolme selvitetään hyvän kävelykadun ominaisuuksia. Luvussa neljä arvioidaan Helsingin keskustan kävelykatuja luvun kolme ominaisuuksien perusteella. Työn lopuksi tehdään yhteenveto kävelykatujen arvioinneista ja pohditaan, miten hyvän kävelykadun ominaisuudet täyttyvät Helsingin kävelykaduilla ja mitä kehityskohteita niissä on.

¹ Wilhelms 2013.

² Rissanen 2014.

³ Silfverberg 2014.

⁴ Brambilla ja Longo 1976, s. 27.

⁵ Brambilla ja Longo 1976, s.17.

⁶ Baker 2010.

⁷ Rissanen 2014.



Kööpenhaminassa sijaitseva Strøget-kävelykatu on yksi Euroopan vanhimmista.

2 Kävelykatujen historia

Toisen maailmansodan jälkeen 1940-luvun loppupuolella Euroopan kaupungeissa alkoi uudelleenrakennus, jolloin kaupunkisuunnittelijoilla oli mahdollisuus uudistaa kaupunkien keskusta-alueita. Monet suunnittelijat sovittivat alueet lisääntyneeseen liikenteeseen ja uuteen rakennuskantaan. Teistä tehtiin leveämpiä ja kokonaisia kortteleita purettiin. Tämä johti osaltaan historiallisten alueiden luonteen menettämiseen.⁸

Uudelleenrakentamisen aikaan myös yksityisautojen määrä kasvoi räjähdysmäisesti, minkä seurauksena Euroopan kaupungit täyttyivät autoista. Autojen määrä aiheutti ilmansaasteita ja ympäristöolot huononivat nopeasti. Ruuhkien takia tavarakuljetukset myöhästyi-vät ja tehokkuus kärsi. 1950-luvun loppuun mennessä ymmärrettiin, että liikennettä oli vähennettävä, jotta historialliset keskustat eivät katoaisi. Liikenteen rajoitamisesta tuli kasvava suuntaus ja 1970-luvulle tultaessa monissa Euroopan suurissa kaupungeissa autoilu oli kielletty historiallisilla alueilla. Näin keskusta-alueille muodostui kävelykatujen verkostoja.⁹

Yhdysvalloissa puolestaan toisen maailmansodan jälkeen autojen määrän kasvu ja uusien moottoriteiden rakentaminen edesauttoi kaupunkien keskustojen tyhjentymistä asukkaista. Ihmiset muuttivat lähiöihin, koska siellä asuminen oli halvempaa. Kaupungin kadut olivat päivisin tukossa autoista ja iltaisin tyhjillään. Tämä johti esimerkiksi saasteiden, onnettomuuksien ja rikollisuuden kasvamiseen.¹⁰

Kaupunkien pelastamiseksi otettiin mallia Euroopassa menestyneistä kävelykaduista ja niiden avulla pyrittiin elvyttämään tyhjentyneitä keskusta-alueita.¹¹ Kävelykatujen määrä lähti nopeasti kasvuun ja 1970-luvulla niitä oli jo lähes 200. 1990-luvulle tultaessa kävi selväksi, että uudet kävelykadut eivät olleet onnistuneita, joten suurin osa niistä muutettiin takaisin autoille tarkoitetuiksi. Syitä katujen epäonnistumiselle ovat esimerkiksi selvän kaupunkirakenteen ja tarkoituksen puuttuminen sekä niiden läheisyydessä asuvien ihmisten vähäinen määrä.¹² Jäljelle jääneet kävelykadut sijaitsevat lähinnä suurissa turistikohteissa, rannoilla ja yliopistojen läheisyydessä.¹³

Suomen ensimmäinen kävelykatu perustettiin vuonna 1966 Tammisaareen, ja 1970-luvun puolivälistä lähtien kävelykatujen määrä Suomessa on kasvanut. Vuoteen 2013 mennessä autottomia katuja oli jo 34 eri kaupungissa. Uusia kävelykatuja valmistui etenkin 2000-luvun alussa, jolloin esimerkiksi Turku ja Lahti avasivat ensimmäiset kävelykatunsa.¹⁴ Myös viime vuosina kävelykatuhankkeet ovat olleet vahvasti esillä. Esimerkiksi vuoden 2014 alussa Vihreät jätti aloitteen Helsingin kaupunginvaltuustolle koskien osan Mannerheimintien muuttamista autottomaksi¹⁵ ja vuoden 2013 kesänä Helsingin Vaasankadulla järjestettiin kävelykatukokeilu¹⁶, jossa katu suljettiin autoliikenteeltä kesäkuusta syyskuuhun.

^{8, 9} Brambilla ja Longo 1977, s. 10.

^{10, 11} Brambilla ja Longo 1977, s. 11.

¹² Baker 2010.

¹³ Judge 2013.

¹⁴ Wilhelms 2013.

¹⁵ Silfverberg 2014.

¹⁶ Rissanen 2014.

3 Hyvän kävelykadun ominaisuudet

Kävelykadut ovat katuja, joista moottoriliikenne on hätäkulkuneuvoja lukuun ottamatta poistettu ja kadut on varattu pääasiassa jalankulkijoiden käyttöön. Joskus huoltoajo on sallittu erikseen määrättyinä tunteina.¹⁷ Esimerkiksi Helsingissä Isolla Roobertinkadulla huoltoajo on kielletty vain yhdentoista ja seitsemän välillä. Suomessa kävelykaduilla on sallittua myös polkupyörällä ajaminen ja moottorikäyttöisellä ajoneuvolla saa kulkea kävelykadun varrella olevalle kiinteistölle vain, jos sinne ei ole muuta kulkuyhteyttä.¹⁸ Kävelykatu eroaa joukkoliikennekadusta, jolla on kielletty vain yksityisautoilu. Joukkoliikenteen kulkuneuvot ja taksit ovat sallittuja pyöräilyn ja jalankulun lisäksi. Esimerkiksi Tampereella Hämeenkadulla saavat ajaa vain taksit, linja-autot ja huoltoajoneuvot¹⁹. Tässä työssä kävelykaduksi lasketaan vain ne kävelykadut, joissa on keskustalle ominaisia palveluita. Tällöin pois jäävät esimerkiksi asuinalueiden keskellä kulkevat vain kevyelle liikenteelle tarkoitettut kadut.

Kävelykatuun vaikuttavat ominaisuudet on jaettu kolmeen ryhmään: käyttöön vaikuttaviin, tilallisiin ja viihtyvyyttä parantaviin ominaisuuksiin. Käyttöön vaikuttavat ominaisuudet ovat toiminnallisuus, nähtävyys ja saavutettavuus. Nämä ominaisuudet vaikuttavat siihen miten katua pystytään käyttämään. Tilalliset omi-

naisuudet vaikuttavat puolestaan siihen miten kadusta muodostuu tilallisesti miellyttävä ja niihin kuuluvat mittakaava, raja- ja avoimuus. Viihtyvyyttä parantavat ominaisuudet ovat pienilmasto ja kunnossapito. Pohjana hyvän kävelykadun ominaisuuksien määrittelemiseen on käytetty tunnustettujen arkkitehtien ja tutkijoiden William W. Whyten, Allan Jacobsin ja Jan Gehlin kirjoittamia kirjoja ja muutamia muita kaupunki- ja katusuunnitteluun liittyviä teoksia.



Suomessa kävelykatua osoittavassa liikenne-merkissä on usein lisäkyltti, jossa sallitaan huoltoajo.

¹⁷ Brambilla ja Longo 1976, s. 2.

¹⁸ Tieliikennelaki 33 a § (5.5.200/343)

¹⁹ Niskanen 2013.

3.1 Käyttöön vaikuttavat ominaisuudet

3.1.1 Toiminnallisuus

Ihmisten toiminta kaduilla voidaan jakaa kolmeen ryhmään: välttämättömiin, vapaaehtoiisiin ja sosiaaliisiin toimintoihin. Välttämättömiä toimintoja ovat toiminnot, jotka tapahtuvat riippumatta ympäristön laadusta, esimerkiksi työ- ja koulumatkat. Vapaaehtoiset toiminnot taas tapahtuvat vain, jos ympäristö mahdollistaa niiden tapahtumisen. Näitä toimintoja ovat muun muassa kävelylenkit ja istuminen. Sosiaaliset toiminnot, kuten jutustelu, leikkiminen ja yhdessä syöminen, voivat tapahtua vain, jos paikalla on muita ihmisiä. Vapaaehtoisten ja sosiaalisten toimintojen määrä on hyvä julkisen ulkotilan laatua mittaava tekijä. Mitä enemmän toimintoja tapahtuu, sen parempi.²⁰ Hyvä kävelykatu mahdollistaa siis useita eri toimintoja tarjoamalla jalankulkijalle julkisia istumapaikkoja, erilaisia palveluita sekä paikkoja tavata muita ihmisiä, kuten kahviloita ja ravintoloita.

Hyvät mahdollisuudet istumiselle tarjoavat kävelyladulla kulkeville ihmisille paljon mahdollisuuksia eri toiminnoille. Istuesssa voi esimerkiksi lukea, syödä, jutella ja katsella muita ihmisiä tai ympäristöä. Mahdollisuus istumiselle onkin yksi tärkeimmistä julkisten ulkotilojen, kuten kävelykatujen, toimintoja lisäävistä tekijöistä.²¹ Istumapaikkoja suunniteltaessa on otettava huomioon niiden sijainti, suuntaus ja suunnittelu.

Penkkien sijoitteluun vaikuttaa eniten ns. edge-effect: ihmiset istuvat mieluiten penkeillä, jotka sijaitsevat avoimien tilojen reunoilla niin, että istujan selkäpuoli on suojattu esimerkiksi seinällä. Tällöin istujalle jää hyvä mahdollisuus seurata avoimessa tilassa, kuten kadulla, kulkevia ihmisiä. Penkkien sijainnin tulisi olla myös pienilmastoltaan mahdollisimman mukava, niiden olisi hyvä saada esimerkiksi auringonvaloa ja olla suojassa tuulelta.²² Suunnittelemalla penkeistä mahdollisimman kutsuvia ja mukavia voidaan houkutella

enemmän ohikulkijoita istumaan.²³ Istumapaikkoja voidaan tarjota penkkien lisäksi portailla tai julkisivussa olevilla ulokkeilla. Yksi tekijä vaikuttaa kuitenkin kaikkein eniten siihen miten paljon ihmisiä istuu: ”Mitä enemmän on istumapaikkoja, sitä enemmän istujia.”²⁴

Kävelykadun varrella tulisi olla palveluita, kuten kauppoja, kahviloita ja ravintoloita. Näin kävelykatu tarjoaa mahdollisuuden eri toimintoihin. Kauppaan voi tulla vain hoitamaan asioita, mutta kahviloissa ja ravintoloissa voi käydä ystävien kanssa. Toisaalta on tärkeää, että kävelykadun varrella sijaitsee myös asuntoja. Tällöin katu pysyy aktiivisena mahdollisimman suuren osan päivästä, eikä vain esimerkiksi lounasaikaan, tai kauppojen aukioloaikoina. Mitä monipuolisempia käyttötarkoituksia kadun varrella on, sitä enemmän toimintaa siellä on mahdollista tapahtua.²⁵

3.1.2 Nähtävyys

Ihmisen silmät ovat aina liikkeessä vaihtaen katseen paikkaa jopa sata kertaa minuutissa. Hyvä kävelykatu tarjoaa paljon visuaalisia ärsykeitä: valon ja varjon vaihtelua, erilaisia pintoja, julkisivuja sekä muita ihmisiä.²⁶ Visuaalisten ärsykkeiden lisäksi kävelykadulta tulee löytyä myös muistettavia paikkoja ja asioita, kuten nähtävyyksiä, näyteikkunoita, taidetta ja yksityiskohtia. Muistettavat asiat saavat jalankulkijat pysähtymään, viettämään aikaa ja palaamaan takaisin kävelykadulle.

Monipuoliset ja vaihtelevat julkisivut tarjoavat silmille ärsykeitä. Eri materiaalit heijastavat valoa eri tavoin ja julkisivuissa olevat ulokkeet, kuten parvekkeet ja erkkerit muodostavat alleen varjoja. Tällöin julkisivupinnoista tulee mielenkiintoisempia kuin tasaiset yksiväriset seinäpinnat. Myös julkisivuissa olevat kyltit ja mainokset tarjoavat nähtävää. Näkymästä ei kuitenkaan



Kadulle levittäytyvät kahvilat tarjoavat kävelijöille paikan viettää aikaa ja tavat ystäviä.

Hyvin suunnitellut istumapaikat mahdollistavat useita toimintoja, kuten syömistä, lukemista ja ympäristön tarkkailun.



²⁰ Gehl 2011, s. 9.

²¹ Gehl 2011, s. 155.

²² Gehl 2011, s. 156.

²³ Gehl 2011, s. 158.

²⁴ Whyte 1988, s. 110.

²⁵ Jacobs J. 1961, s. 152.

²⁶ Jacobs A.B. 1993, s. 282.



Katutaide voi olla monenlaista. Vuonna 2011 Montrealissa kilometrin pituinen matka katua katettiin vaalean-punaisilla palloilla.

saa tulla liian sekava tai kaoottinen. Hyvä kävelykatu muodostaa yhtenäisen kokonaisuuden, jolloin kadulla vallitsee sille ominainen tunnelma.²⁷

Liike viehättää ihmisiä. Liike voi olla esimerkiksi ohikulkevien ihmisten liikettä tai ikkunoista näkyviä toimintoja.²⁸ Myös kasvillisuus luo paikkaan liikettä, sillä lehdet heiluvat aina tuulessa. Puista tulevat varjot ovat myös liikkeessä ja saavat näin eloa kadun pinnoille.²⁹ Varjoja ei kuitenkaan synny ilman valoja. Valaistuksella on mahdollisuus luoda myös vaihtelua katutilaan. Kirkkaammin valaistut kohdat houkuttelevat katsetta enemmän kuin pimeämmät.³⁰

Näyteikkunat ovat hyvä tapa, jolla voidaan tarjota jalankulkijalle nähtävää kadulla. Näyteikkunat saattavat tuntua vanhanaikaisilta, kun kaikki tuotteet voi nykyään löytää kauppojen nettisivuilta. Siitä huolimatta ne toimivat edelleen. Näyteikkunat houkuttelevat ihmisiä katsomaan niistä sisään, ja ihmisten määrä houkuttelee puolestaan lisää katsojia.³¹

Kävelykaduilla on hyvä sijaita muistettavia paikkoja, kuten nähtävyyksiä, taideteoksia tai suihkulähteitä. Nämä paikat toimivat hyvinä kohtauspaikkoina, joissa ihmiset voivat sopia tapaavansa. Nähtävyydet, kuten museot, historialliset paikat tai elokuvateatterit houkuttelevat myös alueelle lisää ihmisiä.³² Suihkulähteillä ja taideteoksilla voidaan myös muokata koko kadun tunnelmaa, kuten äänimaailmaa ja värejä.³³

3.1.3 Saavutettavuus

Hyvälle kävelykadulle täytyy olla helppo saapua. Saavutettavuus riippuu kadun sijainnista, ympäröivistä liikennejärjestelyistä ja yhteyksistä muihin paikkoihin.³⁴

Paikalle tulee päästä turvallisesti sekä kävellen, julkisilla liikenneyhteyksillä, pyörällä että autolla. Jos kävelykatu on pitkä, on sinne pystyttävä saapumaan muualtakin kuin alku- tai loppupäästä. Mahdollisuus kadulle saapumiseen tulisi riittävään usein, vilkkailla kaduilla noin 90 metrin välein.³⁵

Julkisella liikenteellä on suuri vaikutus jalankulkijoiden määrään kaupungissa. Mitä paremmat joukko-liikenneyhteydet ovat, sitä enemmän kaupungissa on jalankulkijoita. Hyvät julkisen liikenteen yhteydet eivät lisää pelkästään niitä käyttävien ihmisten määrää, vaan myös jalankulkijoiden määrää yleisesti.³⁶ Jotta kävelykadulta olisi hyvä pääsy julkisen liikenteen pysäkille, tulee pysäkin sijaita enintään viiden minuutin kävelymatkan päässä.³⁷

Pyöräilyn määrä kaupungeissa on monikertaistunut viime vuosina. Esimerkiksi pyöräilijöiden määrä on kaksinkertaistunut vuosina 2008–2010 New Yorkissa ja vuosina 1995–2005 Kööpenhaminassa.³⁸ Jotta saapuminen kävelykadulle olisi pyöräilijöille houkutteleva, tulisi kävelykadulle tai sen läheisyyteen saavuttaessa olla erilliset pyöräkaistat. Merkityt kaistat saavat ympärillä ajavat autot hidastamaan vauhtiaan ja antavat pyöräilijälle turvallisen väylän kulkea.³⁹ Pyöräkaistojen ei tule kuitenkaan jatkua kävelykadulla, sillä ne lisäävät pyörien nopeuksia ja näin vaikeuttavat jalankulkua. Kävelykadulla tulee olla myös pyöräpaikkoja, sillä ilman niitä pyöräilijän on vaikeampi jäädä kadulle viettämään aikaa.

²⁷ Jacobs A.B. 1993, s. 282.

²⁸ Whyte 1988, s. 85.

²⁹ Jacobs A.B. 1993, s. 282.

³⁰ Uhlig 1979, s. 32.

³¹ Whyte 1988, s. 83.

³² Ewing 2013.

³³ Uhlig 1979, s. 34.

^{34, 35} Jacobs A.B. 1993, s. 302.

³⁶ Speck 2012, s. 140.

³⁷ Untermann 1984, s. 25.

³⁸ Gehl 2010, s. 11.

³⁹ Speck 2012, s. 202.

3.2 Tilalliset ominaisuudet

3.2.1 Mittakaava

Tavallisesti kadun mittakaavan määräävät tekijät ovat autot. Autot ovat suurempia ja liikkuvat nopeammin kuin jalankulkijat. Ne vievät tällöin enemmän tilaa ja nopeammasta vauhdista ei pysty erottamaan pieniä yksityiskohtia.⁴⁰ Koska kävelykaduilla kulkee vain jalankulkijoita, voidaan kadun mittakaava suunnitella ihmisen kokoon ja kävelynopeuteen sopivaksi.

Ihminen pystyy tunnistamaan toisen ihmisen noin 70 – 100 metrin päästä. Toisen ihmisen yksityiskohdat, kuten pukeutumis- ja hiustyylin, pystyy kuitenkin näkemään vasta noin kolmenkymmenen metrin päästä. Kun päästään tätä lähemmäs, noin kahdenkymmenen metrin etäisyyteen, pystyy ihminen muun muassa arvioimaan toisen henkilön mielentilaa. Vasta näin lähellä kanssakäyminen toisen ihmisen kanssa todella alkaa.⁴¹ Hyvän kävelykadun ei pidä olla siis liian leveä, jotta se mahdollistaa ihmisten välisen vuorovaikutuksen. Kapeat kadut tuntuvat usein myös kutsuvimmilta ja viihtyisimmiltä kuin kolkoilta ja tyhjiltä vaikuttavat liian leveät katutilat.

Kadun leveyteen vaikuttaa myös siellä kulkevien ihmisten määrä. Vaikka kapeat kadut ovat lähtökohtaisesti parempia, tulee jokaisella kävelijällä olla riittävästi tilaa. Tällöin keskittyminen ei kulu muiden ihmisten väistelyyn, vaan ympäristön havainnoimisien. Jan Gehlin mukaan 100 jalankulkijaa minuutissa kymmenen metriä leveällä kävelykadulla on maksimi. Jos ihmisiä kulkee tätä enemmän, on katu liian täynnä.⁴²

Ihmiset liikkuvat kävellen huomattavasti hitaam-

min kuin autoilla, jolloin jalankulkijoilla on enemmän aikaa tarkkailla ympäristöään. Kävelykaduilla tuleekin käyttää kävelijöille suunnattuja opasteita ja tienviittoja. Autoilijoille tarkoitetut kyltit ovat läheltä katsottuna liian isoja, jolloin niistä on vaikea saada selvää. Tällöin ne jäävätkin yleensä huomiotta.⁴³

3.2.2 Rajaus

Katu rajautuu sitä reunustavien talojen julkisivuihin, ai-toihin tai kasvillisuuteen. Lisäksi kadulla on aina alku ja loppu olivatpa ne sitten erikseen rajattuja tai eivät. Rajaus voidaan määritellä pystysuuntaisesti ja vaakasuuntaisesti. Pystysuuntaiseen rajaukseen vaikuttavat rajaavien elementtien korkeudet ja vaakasuuntaiseen rajaukseen puolestaan niiden leveyden ja väliin jäävän tilan suhde.⁴⁴ Hyvän rajauksen ansiosta kävelykadun rajautuu selkeästi paikaksi, joka on tarkoitettu jalankulkijoille. Katu tuntuu tällöin turvalliselta ja kutsuvalta.

Pystysuuntaiseen rajaukseen vaadittavien elementtien korkeus riippuu kadun leveydestä. Mitä leveämpi katu, sitä korkeammat elementit tarvitaan sen rajaamiseen. Jos kadusta tulee liian leveä, ei se kuitenkaan rajaudu riippumatta rajaavien elementtien korkeudesta.⁴⁵ Monet arkkitehdit ovat tutkineet rakennusten korkeuden suhdetta kadun leveyteen. Allan Jacobsin mukaan suurin osa parhaista kaduista ovat suhdeluvultaan 1:1,1 ja 1:2,5 välissä (korkeuden suhde leveyteen). Yhteistä kaikilla hyvillä kaduilla on kuitenkin, etteivät mitkään

Puiden ansiosta Iso Roobertinkatu rajautuu selkeästi kävelykaduksi.



⁴⁰ Gehl 2010, s. 44.

⁴¹ Gehl 2010, s. 34.

⁴² Gehl 2011, s. 65.

⁴³ Ewing 2013.

^{44, 45} Jacobs A.B. 1993, s. 277.

niiden varrella olevista rakennuksista ole erittäin korkeita.⁴⁶ Matalat rakennukset sopivat paremmin siihen miten kadulla kulkevat ihmiset aistivat tilan, sillä ne on mahdollista nähdä kokonaan kävellessä, toisinkuin korkeat.⁴⁷

Vaakasuunnassa kadun rajaukseen vaikuttaa rakennusten välit. On normaalia, että kadulta pystyy näkemään esimerkiksi korttelien sisäpihoille ja poikkikaduille. Rakennusten tiheämmällä sijoittelulla saadaan paremmin aikaan katutilan rajaus, kuin väljällä sijoittelulla. Sijoitamalla esimerkiksi puita tai pensaitoja voidaan selkeyttää katutilan rajautumista.⁴⁸

Kadun alku ja loppu toimivat tärkeinä kohtauspaikkoina, jotka kutsuvat ihmisiä paikalle. Katujen päässä sijaitseekin usein esimerkiksi suihkulähde, patsas tai jokin näyttävä monumentti. Kaikkien katujen ei tarvitse kuitenkaan aina alkaa näyttävästi.⁴⁹ Houkuttelevuuden lisäksi kävelykadulle on tärkeää, että kadun alku on helposti saavutettavissa. Kävelykadulle täytyy päästä helposti kävellen.

3.2.3 Avoimuus

Avoimuudella tarkoitetaan kadun julkisen tilan ja katua rajaavien yksityisten tai puolijulkisten tilojen suhdetta. Hyvä kävelykatu on avoin, sillä avoimuus kutsuu ihmisiä kadulle, mutta toimii samalla myös toiseen suuntaan kutsuen ihmisiä sisään esimerkiksi kahviloihin tai muihin kadun varrella oleviin liikerakennuksiin.⁵⁰

Avoimuutta voidaan lisätä esimerkiksi ikkunoilla, ovilla, porttikongeilla ja kasvillisuudella. Parhaimmillaan avoimuus on sitä, että toiminnot katua reunustavista rakennuksista leviävät kaduille. Näitä ovat tyypillisesti kahviloiden ja ravintoloiden ulkoterassit.

Ikkunat ovat helppo tapa lisätä avoimuutta yksityisen ja julkisen tilan välillä. Kaupoissa on usein suuret näyteikkunat, jotka houkuttelevat ihmisiä sisään. Kadulla kävellessä sisään näkee usein myös kahviloihin, partureihin ja nykyään kuntosaleihinkin.⁵¹ Rakennus, jossa on isot ikkunat ei kuitenkaan aina ole avoin. Joissain paikoissa ikkunoiden edessä on aina verhot tai ne on peitetty isoilla julisteilla. Tällöin ikkunoista ei näe koskaan sisälle ja ne tuntuvat kadulla samalta kuin tyhjä seinä.⁵²

Ikkunoiden lisäksi ovilla on suuri merkitys kadun avoimuuteen. Mitä enemmän kadulla on ovia, sitä parempi. Ovien ei tarvitse kuitenkaan olla lasisia, sillä ovet vievät jalankulkijan sisään ajatuksissa. Ne kertovat, että sisällä on toimintaa, vaikka sitä ei pystykkään näkemään.⁵³

Kasvillisuus, kuten puut tai pensasaidat voivat rajata katutilaa⁵⁴, mutta niistä näkee kuitenkin aina läpi. Varsinkin, kun syksyllä puut pudottavat lehtensä avautuu kadulta näkymiä, joita kesällä ei aina pääse näkemään. Kasvillisuuden läpi myös kuulee paremmin, jolloin yksityisellä pihalla tapahtuva toiminta yhdistyy kadun toimintoihin. Kadulle voi esimerkiksi kuulla pihalla soitettavan musiikin tai leikkivien lasten äänet.

3.3 Viihtyvyyttä parantavat ominaisuudet

3.3.1 Pienilmasto

Hyvä kävelykatu tarjoaa mahdollisuuden nauttia hyvästä säästä ja antaa suojaa kun sääolosuhteet ovat huonot. Hyvien ja huonojen olosuhteiden määrittely riippuu aina paikan sijainnista, ei voida olettaa, että katu Suomessa olisi yhtä lämmin kuin katu Italiassa. Kaikkialla maailmassa tärkeimmät kadun sääolosuhteisiin vaikuttavat tekijät ovat kuitenkin samat: tuuli ja auringon valo.⁵⁵

Tuuli aiheuttaa suurimman haitan kadun sääoloihin, joten hyvä kävelykatu on suojaisa. Tuulisella säällä on vaikeampi suojautua sateelta ja katutila tuntuu kylmemmältä. Ilman tuulta sateelta voi helposti suojautua esimerkiksi sateenvarjolla.⁵⁵ Tuuli saa lämpötilan tuntumaan useita asteita kylmemmältä, esimerkiksi kymmenen asteen pakkasessa 7 m/s puhaltava tuuli saa ilman tuntumaan -19 asteiselta⁵⁶. Oikeanlainen kaupunkirakenne ja kadun suunta suojaavat parhaiten tuulelta. Paras kadun suunta on alueen vallitsevaa tuulensuuntaa vastaan. Tuuli ylittää tiheän ja matalan kaupunkirakenteen, mutta korkeat rakennukset keräävät sen helposti pyörteiksi kadulle.⁵⁵ Tuulta voidaan vaimentaa myös kasvillisuudella ja rakennusten julkisivupintojen vaihtelun avulla.

Auringonvalon saamiseen kadulle vaikuttavat oleellisesti kadun varrella olevat talot. Mitä suuremmat talot, sitä suurempi varjo.⁵⁷ Etelä-Euroopassa suositaan usein varjoa keskipäivällä, mutta Suomessa ja muissa Pohjoismaissa on tärkeää saada mahdollisimman pal-

jon aurinkoa. Talojen koon lisäksi auringon määrään vaikuttaa kadun suuntaus. Etelä-pohjoissuuntaan oleva katu saa päivällä hyvin aurinkoa verrattuna itä-länsisuuntaiseen katuun.

3.3.2 Kunnossapito

Kävelykadun kunnossapidon kannalta tärkein asia on kadun siisteys.⁵⁸ Maassa lojuvat roskat, likaiset julkisivut ja ikkunat huonontavat kadun tunnelmaa eivätkä houkuttele ihmisiä paikalle. Siisteyden lisäksi kunnossapitoon kuuluvat myös katukalusteiden ja valaistuksen huolto, auraus, hiekoitus, kasvillisuuden hoito ja erilaiset korjaustyöt.

Jos katutilassa olevat penkit ovat huonossa kunnossa, eivät ne houkuttele istumaan ja palamattomat lamput estävät pahimmillaan käytön pimeään aikaan. Auraus ja hiekotus talvella lisäävät jalankulkijan turvallisuutta ja kävelymukavuutta. Kasvillisuuden hyvä kunto lisää katutilan viihtyvyyttä ja korjaustöihin voidaan lukea esimerkiksi vaurioituneiden katupintojen kunnostus.

Kunnossapito on hyvä ottaa huomioon jo kadun materiaaleja suunniteltaessa. Materiaalien tulee olla kestäviä ja helposti puhdistettavia.⁵⁹ Niiden tulee olla myös mukavia käyttää, esimerkiksi katupinnan on hyvä olla riittävän tasainen. Kiviset penkit puolestaan tuntuvat etenkin talviaikaan liian kylmiltä istua.

^[1] Jacobs A.B. 1993, s. 279.

^[2] Gehl 2011, s. 99.

^[3] Jacobs A.B. 1993, s. 279.

^[4] Jacobs A.B. 1993, s. 295.

^[5] Gehl 2011, s.113

^[6] Gehl 2011, s.123

^[7] Jacobs A.B. 1993, s. 286.

^[8] Jacobs A.B. 1993, s. 277.

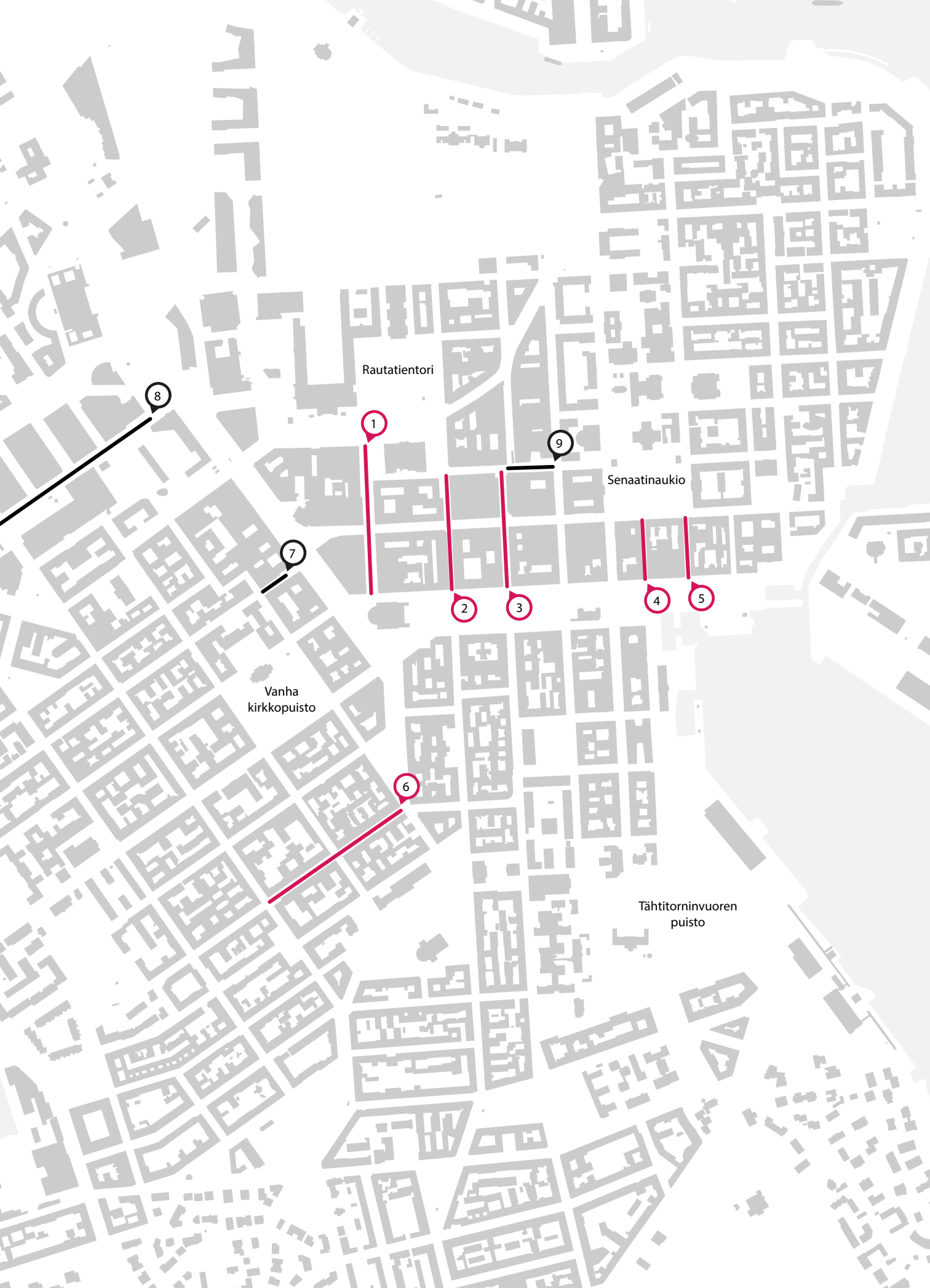
^[9] Gehl 2011, s. 175.

^[10] Yle uutiset 2014.

^[11] Whyte 1988, s. 66.

^[12] Jacobs A.B. 1993, s. 289.

^[13] Junttila ja Koivistoinen 2002, s. 37.



4 Helsingin keskustan kävelykatujen arviointi

Helsingissä on yksitoista kävelykatua, joista yhdeksän sijaitsee keskustassa. Keskustaksi tässä työssä määritellään alue, johon kuuluu viisi kaupunginosaa: Kamppi, Kruunuvuori, Punavuori, Kluuvi ja Kaartinkaupunki. Kävelykaduista arvioidaan kuutta: Iso Roobertinkatua, Katariinankatua, Sofiankatua, Kluuvikatua, Mikonkatua ja Keskuskatua. Vierekkäin sijaitsevia Katariinankatua ja Sofiankatua sekä Kluuvikatua ja Mikonkatua arvioidaan yhtenä kokonaisuutena, koska ne ovat keskenään hyvin samankaltaisia. Arvioimatta on jätetty lyhyet, alle 50 metrin pituiset Ylipistonkadun ja Kalevankadun kävelykatuosuudet sekä Salomonkatu, koska se liittyy niin vahvasti Kampin kauppakeskuksen aukioihin, eikä näin muodosta selkeää katutilaa.

Kävelykatujen arviointi perustuu luvussa kolme mainittujen ominaisuuksien perusteella paikan päällä tehtyihin havaintoihin. Havainnointi perustuu aikaisempiin kokemuksiin kaduista ja kolmeen erilliseen havainnointikertaan syksyn 2015 aikana: 7.10.2015 klo 16–18, 15.10.2015 klo 20–22 ja 2.11.2015 klo 10–12. Arviointia helpottamaan hyvien kävelykatujen ominaisuuksien perusteella on tehty pisteytyslista. Listassa on 14 väitettä hyvästä kävelykadusta, joista jokainen pisteytetään seuraavasti:

3 p Väite toteutuu hyvin.
2 p Väite toteutuu tyydyttävästi,
1 p Väite toteutuu välttävästi.

- 1 Keskuskatu
- 2 Mikonkatu
- 3 Kluuvikatu
- 4 Sofiankatu
- 5 Katariinankatu
- 6 Iso Roobertinkatu
- 7 Kalevankatu
- 8 Salomonkatu
- 9 Ylipistonkatu

- 1. Kadulla on paljon monipuolisia palveluita.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☐
- 2. Kadulla on hyvin suunniteltuja istumapakoja.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☐
- 3. Kadulla on sopivasti visuaalisia ärsykeitä.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☐
- 4. Kadulla tai sen läheisyydessä on muistettavia paikkoja.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☐
- 5. Kadulla on kohtauspaikkoja.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☐
- 6. Katu on helposti saavutettavissa jalan, joukko-
liikenteellä ja pyörällä.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☐
- 7. Kadulla on ihmisen toimintoihin sopiva
mittakaava.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☐
- 8. Katu rajautuu selkeästi kävelykaduksi.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☐
- 9. Katua reunustavat julkisivut ovat avoimia.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☐
- 10. Toiminnot levittäytyvät kadulle.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☐
- 11. Katu saa auringonvaloa.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☐
- 12. Katutila on suojaisa tuulelta.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☐
- 13. Katu on kunnossapidetty.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☐
- 14. Kadulla on käytetty kävelykaduille sopivia
materiaaleja.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☐



4.1 Iso Roobertinkatu

Käyttöön vaikuttavat ominaisuudet

Iso Roobertinkadun tyhjentymisestä on puhuttu jo useamman vuoden ajan⁶⁰, mutta on katu edelleen täynnä erilaisia palveluita. Kadulta löytyy muun muassa kaksi ruokakauppaa, kioskeja, useita kahviloita ja ravintoloita, partureita, vaate- ja sisustukauppoja sekä baareja. Kadun varrella on myös asuntoja liikerakennusten yläkerroissa. Pääsy asuntoihin tapahtuu sisäpihoilta, joihin kuljetaan kadulla olevista porttikongeista. Asuntoimintojen ja monipuolisten palveluiden ansiosta katu näkee vain harvoin tyhjiään.

Vaikka useat palvelut mahdollistavat paljon eri toimintoja, ei itse kadulla voi tehdä juuri muuta kuin kävellä. Yleisiä istumapaikkoja on 300 metriä pitkällä kadulla vain neljä ja ne sijaitsevat pareittain kahdessa eri paikassa. Istumapaikat ovat tavallisia puistonpenkkejä, joista kaksi on sijoitettu huonosti keskelle katu, vaikka rakennusten seinustalla olisikin ollut tilaa. Toiset kaksi penkkiä puolestaan on sijoitettu paremmin, sillä ne ovat puiden alla, jolloin istumapaikasta muodostuu suojaisa (Kuva 13). Kahvilat ja ravintolat tarjoavat kesäisin istuskeluterasseja, mutta jo aikasin syksyllä terassit on kerätty pois.

Yksi Iso Roobertin kadun huonoista puolista on se, ettei kadulla tai sen lähdeisyydessä ole yhtään nähtävyyksiä, kohtaushaikoja tai muita erityisen muistettavia asioita. Katu ei houkuttele muita kun kadun palve-

luita käyttäviä ihmisiä ja kadun asukkaita. Samanlaiset kaupat, rakennusten julkisivut ja näyteikkunat löytyvät muualtakin Helsingin keskusta-alueelta.

Iso Roobertinkadun saavutettavuus jalan ja julkisella liikenteellä on hyvä, mutta pyörällä huono. Paikalle pääsee kävellen Kampin linja-autoasemalta ja Rautatieasemalta noin kymmenessä minuutissa ja lähin raitiovaunupysäkki sijaitsee aivan kadun vieressä. Kävelyreitillä hankaloittaa kuitenkin matkanvarrella olevat useat liikennevalot. Pyörällä saavuttaessa joudutaan kulkemaan autoteitä pitkin, sillä kadulle tai sen lähelle ei kulje pyöräteitä. Kadulla ei myöskään ole kuin muutama pyöräpaikka, jonka takia pyöriä onkin lukittuina kadun puihin ja valopylväisiin. (Kuva 11)

Tilalliset ominaisuudet

Kadulla kuljettaessa Iso Roobertinkadun mittakaava vaikuttaa hyvältä. Kadun pituus on noin 300 metriä ja sen keskellä kulkee poikkikatu, joka helpottaa kadulle pääsyä. Kadun leveys on 14 metriä, mikä antaa riittävästi tilaa, mutta ei tunnu liian isolta. Katua reunustavat talot ovat noin 16 metriä korkeita, jolloin rakennusten korkeuden ja kadun leveyden suhteeksi tulee noin 1:0,9. Suhdeluku onkin lähes sama kuin Jacobsin määrittelemä hyvän kadun suhdeluku (1:1,1-1:2,5).

Vaikka katu reunustavat monet liikerakennukset ja niiden ikkunat, tuntuu se paikoitellen yllättävän suljetulta. Monista ikkunoista näkee vain hyllyjä tai vaatteita, mutta ei sisälle kauppaan. Päivisin baarit ovat kiinni ja niiden ikkunat ovat kokonaan peitetty. Myös muutamat liiketilat ovat tyhjiään ja lähes kaikki porttikongit, joista asukkaat kulkevat koteihinsa, on suljettu peittäväillä porteilla (Kuva 12). Kesäisin avoimuutta lisäävät kadun varrelle levittäytyvät istuskeluterassit.

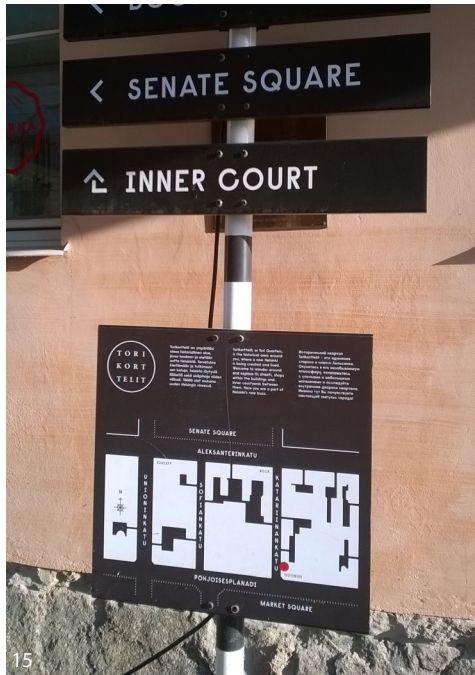
Viihtyvyyttä parantavat ominaisuudet

Aurinko ei juurikaan paista Iso Roobertinkadulle, sillä katu reunustavat korkeat rakennukset ja se on suuntaukseltaan lounais-luodesuuntainen. Auringonvalon vähyys heikentääkin paljon Iso Robertinkadun viihtyvyyttä. Toisaalta sijainti kaupunkirakenteen keskellä ja kadun molemmissa päissä sekä keskellä sijaitsevat puut suojaavat hyvin tuulelta.

Katutila on kohtalaisen hyvässä kunnossa, vaikka kadunpintaa on jouduttu paikkaamaan paikoitellen uudella asfaltilla. Muuten kadun pinta on tasaista kivilaatoitusta. Tyhjiään olevat liikerakennukset ja muutama remontissa olevat julkisivut ovat epäsiistejä, mutta muuten julkisivut ovat kunnossa. Puut ovat myös hyvin hoidettuja ja lehdet on syksyllä lakaistu pois. Maassa ei myöskään ollut näkyvissä juurikaan roskia.

- Kadulla on paljon monipuolisia palveluita.
3 ☒ 2 ☐ 1 ☐
- Kadulla on hyvin suunniteltuja istumapaikkoja.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☒
- Kadulla on sopivasti visuaalisia ärsykeitä.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐
- Kadulla tai sen läheisyydessä on muistettavia paikkoja.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☒
- Kadulla on kohtaushaikoja.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☒
- Katu on helposti saavutettavissa jalan, joukko-
liikenteellä ja pyörällä.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐
- Kadulla on ihmisen toimintoihin sopiva
mittakaava.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐
- Katu rajautuu selkeästi kävelykaduksi.
3 ☒ 2 ☐ 1 ☐
- Katua reunustavat julkisivut ovat avoimia.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐
- Toiminnot levittäytyvät kadulle.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐
- Katu saa auringonvaloa.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☒
- Katutila on suojaisa tuulelta.
3 ☒ 2 ☐ 1 ☐
- Katu on kunnossapidetty.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐
- Kadulla on käytetty kävelykaduille sopivia
materiaaleja.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐

⁶⁰ Tervo 2013



4.2 Katariinankatu ja Sofiankatu

Käyttöön vaikuttavat ominaisuudet

Katariinankadulla ja Sofiankadulla on ohikulkijalle paljon tekemistä. Kadut ovat osa Helsingin torikortteleita, minkä ansiosta siellä järjestetään paljon tapahtumia, kuten taide- ja valokuvanäyttelyitä sekä työpajoja. Kadulla sijaitsee useita käsityö- ja designliikkeitä, ravintoloita ja kahviloita sekä Kaupunginmuseo.

Näkemistä riittää myös katujen ympärillä, sillä katujen pohjoispäässä on Senaatintori sekä Tuomiokirkko ja eteläpäässä puolestaan Kauppatori. Katujen välissä sijaitsee myös Helsingin kaupungintalo. Jo pelkkä historiallinen ympäristö tarjoaa kadulla kulkijalle paljon nähtävää, mutta kadun varressa ei sijaitse asuntoja, jonka takia kadun aktiivisuus riippuu pelkästään paikalle saapuvista ihmisistä ja turisteista.

Istumapaikkoja on sijoitettu kiitettävästi Katariinan kadun varrelle, sillä noin 120 metriä pitkällä kaduilla sijaitsee kolme penkkiä. Penkit on myös maalattu rakennusten julkisivuihin sopivin värein ja ne sijaitsevat kadun reunalla tarjoten istujalle hyvät mahdollisuudet ympäristön tarkkailemiseen. Kadulla kulkee kuitenkin raitiovaunulinja, joka vaikeuttaa kadun käyttöä ja vähentää istumapaikkojen viihtyvyyttä. Sofiankadulla puolestaan penkkejä ei ollut yhtään, mutta kaksi sisäänkäyntien edessä olevaa portaikkoa mahdollistavat istumisen.

Saavutettavuudeltaan kävelykadut ovat hyvä, sillä paikalle pystyy saapumaan helposti sekä metrolla että raitiovaunulla. Kävellessä voidaan kulkea Aleksanterinkatua pitkin Kampista ja Rautatieasemalta kymmenessä minuutissa. Sen lisäksi katujen molemmissa päissä sijaitsee raitiovaunupysäkki. Pyöriteitä kaduille ei kuitenkaan kulje, eikä kaduilla ole pyöränsäilytyspaikkoja. Kävellessä ongelmallisinta on saapuminen Senaatintorilta, sillä katujen ja torin välissä on bussiparkkipaikka, raitiovaunulinjat ja autotie, mutta vain yksi suojatie (Kuva 17).

Tilalliset ominaisuudet

Kadut ovat lyhyitä noin 120m pitkiä ja niiden leveys on noin 10 metriä. Talot katujen ympärillä ovat noin 3 kerroksisia (9m), jolloin kadun suhdeluvuksi tulee noin 1:1,1. Suhdeluku sopii hyvin Jacobsin määritelmään ja katutila tuntuukin mittakaavaltaan miellyttävältä. Matalat talot voidaan nähdä kokonaan kadulla kulkiessa. Kadut ovat myös tutkituista kävelykaduista ainoat, joissa on jalankulkijoita varten tehty opastaulu ja kartta alueesta (Kuva 15). Muilla kaduilla ainoat ohjeet ovat autoilijoille suunnatuissa liikennemerkeissä.

Katutila rajautuu selkeästi ympäröiviin taloihin,

mutta onnistuu samalla olemaan myös avoin. Tässä auttavat etenkin mielenkiintoiset näkymät sisälle design-kauppoihin ja sisäpihojen aktivoiminen. Ikkunat ovat huomattavasti pienempiä kuin esimerkiksi Iso Roobertinkadulla, mutta niitä on riittävästi, jotta katutila ei tunnu liian suljetulta.

Viihtyvyyttä parantavat ominaisuudet

Kadut sijoittuvat pohjois-eteläsuuntaisesti ja niitä reunustavat matalat talot, minkä ansiosta kadulle paistaa päivällä aurinko (Kuva 16). Auringon valo lisää istumapaikkojen mukavuutta etenkin kylmempinä vuodenaikoina ja pidentää kadun käyttöaikaa. Tuulisella säällä kadun viihtyvyys laskee, sillä se suuntautuu juuri Helsingin vallitsevan tuulensuunnan suuntaisesti ja aukeaa merelle, eikä siellä ole yhtään tuulelta suojaavia elementtejä.

Yleisilmeeltään molemmat kadut ovat erittäin siistejä ja yhtenäisiä. Rakennusten julkisivut ovat yhtenäiseen sävy maailmaan rapattuina ja erinomaisessa kunnossa. Kadunpinta puolestaan on mukulakiveä, lukuun ottamatta reunoilla olevia noin 2 metriä leveitä korotettuja asfalttisia jalkakäytäviä. Korotettujen jalkakäytävien takia kadut eivät vaikuta heti kävelykaduilta, sillä suurin osa ihmisistä kulkee automaattisesti korotuksia pitkin.

- Kadulla on paljain monipuolisia palveluita.
3 ☒ 2 ☐ 1 ☐
- Kadulla on hyvin suunniteltuja istumapaikkoja.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐
- Kadulla on sopivasti visuaalisia ärsykeitä.
3 ☒ 2 ☐ 1 ☐
- Kadulla tai sen läheisyydessä on muistettavia paikkoja.
3 ☒ 2 ☐ 1 ☐
- Kadulla on kohtaustaikkoja.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☒
- Katu on helposti saavutettavissa jalan, joukko-
liikenteellä ja pyörällä.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐
- Kadulla on ihmisen toimintoihin sopiva
mittakaava.
3 ☒ 2 ☐ 1 ☐
- Katu rajautuu selkeästi kävelykaduksi.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☒
- Katua reunustavat julkisivut ovat avoimia.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐
- Toiminnot levittäytyvät kadulle.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐
- Katu saa auringonvaloa.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐
- Katutila on suojaisa tuulelta.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☒
- Katu on kunnossapidetty.
3 ☒ 2 ☐ 1 ☐
- Kadulla on käytetty kävelykaduille sopivia
materiaaleja.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐



4.3 Kluuvikatu ja Mikonkatu

Käyttöön vaikuttavat ominaisuudet

Kluuvikatu ja Mikonkatu ovat kävelykaduista selkeimmin kauppakatuja, sillä niiden varrella on useita luksusliikkeitä, hienoja ravintoloita ja muita ruokapaikkoja, sekä Kluuvin kauppakeskus, elokuvateatteri ja hotelli. Kadut tarjoavat siten paljon nähtävää, sillä luksusliikkeiden näyteikkunat ovat isoja ja houkuttelevat paljon ihmisiä paikalle.

Nähtävää on myös näyteikkunoiden lisäksi, sillä keskeisen sijainnin ansiosta lähellä sijaitsevat sekä Sennaatorin nähtävyydet että Rautatieaseman ympäristö. Mikonkadun pohjoispäädyssä sijaitsee myös Ateenumin taidemuseo. Kaduista Kluuvikadulle on myös sijoitettu Björn Weckströmin Fazerin kukko (1991) niminen patsas. Joulunaikaan Aleksanterinkadun jouluvalot jatkuvat molemmille kaduille tuoden niille lisää tunnelmaa. (Kuva 21)

Kuten muillakin kaduilla, on yleisiä istumapaikkoja vähän. Kluuvikadulla sijaitsee kolme penkkiä (Kuva 20) ja Mikonkadulla ei yhtään. Tämän lisäksi kaduilla on muutamia betonikuutioita, jotka mahdollistavat istumisen. Kuutiot on sijoitettu keskelle katua ja niistä puuttuu selkänojat, minkä takia ne ovat epämukavia pidempiä aikoja istuttaessa. (Kuva 19) Ravintoloiden ja kahviloiden terassit tarjoavat kesäisin lisää istumapaikkoja, mutta kuten muuallakin, ovat istumapaikat vain asiakkaiden käytössä.

Sijainti keskellä Helsingin keskustaa on erinomainen ja paikalle on helppo saapua kävellen, joukkoliikenteellä ja autolla. Kluuvin parkkihalli sijaitsee katujen alla ja katujen molemmissa päissä kulkee raitiovaununlinjat. Kävelymatkaa Rautatieasemalle on vain noin 400 metriä. Suoraa pyörätietä kaduille ei kulje, mutta toisin kuin muilla kävelykaduilla, sijaitsee Kluuvikadun keskivaiheilla noin 20 pyöräpaikkaa.

Tilalliset ominaisuudet

Kadut ovat noin 225 metriä pitkiä, mutta niiden keskellä kulkee poikkikatu. Leveydeltään kadut ovat noin 15 metriä ja niitä reunustavat talot ovat noin 8 kerrosta korkeita (24m). Tällöin korkeuden ja leveyden suhdeluku on 1:0,6. Rakennukset tuntuvatkin kadulla käveltäessä liian korkeilta suhteessa kadun leveyteen, sillä talojen räystäät nousevat näkökentän ulkopuolelle. Leveys itsesään tuntuu sopivalta, sillä kaduilla on tilaa liikkuu ja samalla riittävän tiivistä ihmisten kohtaamisille.

Suuret näyteikkunat ja kadulle levittäytyvät terassit tuovat katutilaan avoimuutta. Samoin kuin Iso Roobertinkadulla, osa näyteikkunoista tuntuu kuitenkin yllättävän suljetuilta, sillä sisältä näkee vain näyteikkunoissa

olevia esineitä, mutta ei itse liiketilaa tai muita ihmisiä. Kokonaan suljetulta tuntuvia julkisivupintoja ei kuitenkaan ole.

Viihtyvyyttä parantavat ominaisuudet

Koska ympäröivät rakennukset ovat korkeita, ne myös varjostavat paljon katutilaa. Sijainti kaupunkirakenteen keskellä vähentää tuulta, mutta muita tuulelta suojaavia elementtejä kuten puita ei ole. Muutama puu sijaitsee molempien katujen pohjoispäissä, mutta ne sijoittuvat kadun reunalle niin, ettei niitä pysty näkemään helposti kaduilla kuljettaessa.

Kadut ovat hyvin kunnossapidettyjä, eikä roskia tai päällystevaurioita ollut näkyvissä. Julkisivut ovat hyvin hoidettuja ja siistejä. Katumateriaali on tasaista kiviläpöitusta ja viihtyvyyttä talvisin lisää erityisesti Kluuvikadun eteläosan katulämmitys, joka pidentää kadun käyttöaikaa ja lisää turvallisuutta.

- Kadulla on paljain monipuolisia palveluita.
3 ☒ 2 ☐ 1 ☐
- Kadulla on hyvin suunniteltuja istumapaikkoja.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☒
- Kadulla on sopivasti visuaalisia ärsykeitä.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐
- Kadulla tai sen läheisyydessä on muistettavia paikkoja.
3 ☒ 2 ☐ 1 ☐
- Kadulla on kohtauspaikkoja.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☒
- Katu on helposti saavutettavissa jalan, joukko-
liikenteellä ja pyörällä.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐
- Kadulla on ihmisen toimintoihin sopiva
mittakaava.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐
- Katu rajautuu selkeästi kävelykaduksi.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐
- Katua reunustavat julkisivut ovat avoimia.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐
- Toiminnot levittäytyvät kadulle.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐
- Katu saa auringonvaloa.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☒
- Katutila on suojaista tuulelta.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐
- Katu on kunnossapidetty.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐
- Kadulla on käytetty kävelykaduille sopivia
materiaaleja.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐



4.4 Keskuskatu

Käyttöön vaikuttavat ominaisuudet

Keskuskadun varrelle sijoittuu suuria liikerakennuksia, kuten Stockmann-tavaratalo ja Markkatalo, joten kävelykadulla on tarjolla paljon kaupallisia palveluita ja useita kahviloita, baareja ja ravintoloita. Pelkkä Stockmannin sijainti tuo kävelykadulle jo paljon ihmisiä, mutta sen lisäksi kadun pohjoispäässä sijaitsee Ateneumin taidemuseo ja Rautatientori. Keskuskadun keskeisen sijainnin, Rautatieaseman ja sitä reunustavien liike- ja toimistorakennuksien vuoksi, katu vilkastuu lounasaikaan ja kello viiden jälkeen, jolloin ihmiset palaavat töistä kotiin. Muuhun aikaan, esimerkiksi iltaisin katu voi olla lähes autio.

Istumisen mahdollisuudet kadulla on jätetty vain sitä reunustavien kahviloiden ja ravintoloiden varaan. Kesällä ne levittäytyvätkin kadulle, mutta syksyn tullen kadulla ei ole enää mahdollista löytää istumapaikkaa. Katu on siis ainoa arvioiduista kävelykatuympäristöistä, jossa ei ole yhtään jukista istumapaikkoja.

Keskuskadun sijainti kaupungissa on erinomainen, sillä se pohjoispää avautuu Rautatieasemalle ja eteläpää Esplanadin puiston alkuun. Keskeisen sijainnin ansiosta paikalle pystyy saapumaan helposti kaikilla liikkumis-
muodoilla. Pyöräyhteydet ovatkin muihin kävelyka-

tuihin verrattuna hyvät. Kadun pohjoispäässä sijaitsee paljon pyöräpaikkoja ja Keskuskadun läheisyyteen pääsee useaa kevyenliikenteenreittiä pitkin: Mannerheimintietä, Rautatieaseman edestä ja Esplanadin eteläpuolelta.

Tilalliset ominaisuudet

Mittakaavaltaan Keskuskatu on kävelykaduista suurin. Se on noin 300 metriä pitkä, mutta jopa 25m leveä. Leveää katutilaa reunustaakin myös suuret noin 8 kerrosta (24m) korkeat rakennukset. Korkeuden ja leveyden suhdeluksi saadaan tällöin 1:1,05. Suhdeluku on lähes sama kuin Jacobsin määritelmässä. Suuresta koosta huolimatta katu rajautuu hyvin.

Vaikka kadulla on suuria näyteikkunoita, tuntuu se paikoitellen liian suljetulta. Esimerkiksi osasta Stockmannin ikkunoista ei näe ollenkaan sisälle kauppaan. Kadun leveyden takia liikkuminen tapahtuu myös kauempana ikkunoista kuin muilla kävelykaduilla. Kaupat ovat myös isokokoisia, jolloin sisäänkäyntejä on muita katuja vähemmän. (Kuva 24)

Viihtyvyyttä parantavat ominaisuudet

Kunnossapidon puolesta katu on erinomaisessa kunnossa. Viime vuonna valmiiksi saadun kunnostustyön ansiosta koko katua peittää komea mosaiikkikivetys. (Kuva 23) Katu on myös Kluuvikadun tapaan talvela lämmitetty. Roskia ei paikalla ollut näkyvissä, eikä myöskään vaurioita kadun pinnassa tai rakennusten julkisivuissa. Suurin ero muihin kävelykatuihin on se, että Keskuskadulla ei ole sallittua edes huoltoajo. Kaikki huolto tapahtuu maanalaista huoltotunneliapitkin⁶¹, joka takaa häiriöttömän jalankulun.

Koska Keskuskatu on leveä ja sijoittuu pohjois-eteläsuuntaisesti, saa se mukavasti auringonvaloa. Suojaa tuulelta ei kuitenkaan ole ja leveälle kadulle pääsee helposti tuulemaan. Puita sijaitsee Ateneumin edessä, mutta ei muualla kadun alueella.

- Kadulla on paljoin monipuolisia palveluita.
3 ☒ 2 ☐ 1 ☐
- Kadulla on hyvin suunniteltuja istumapaikkoja.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☒
- Kadulla on sopivasti visuaalisia ärsykeitä.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐
- Kadulla tai sen läheisyydessä on muistettavia paikkoja.
3 ☒ 2 ☐ 1 ☐
- Kadulla on kohtaushaasteita.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☒
- Katu on helposti saavutettavissa jalan, joukko-
liikenteellä ja pyörällä.
3 ☒ 2 ☐ 1 ☐
- Kadulla on ihmisen toimintoihin sopiva
mittakaava.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☒
- Katu rajautuu selkeästi kävelykaduksi.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐
- Katua reunustavat julkisivut ovat avoimia.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐
- Toiminnot levittäytyvät kadulle.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐
- Katu saa auringonvaloa.
3 ☐ 2 ☒ 1 ☐
- Katutila on suojaista tuulelta.
3 ☐ 2 ☐ 1 ☒
- Katu on kunnossapidetty.
3 ☒ 2 ☐ 1 ☐
- Kadulla on käytetty kävelykaduille sopivia
materiaaleja.
3 ☒ 2 ☐ 1 ☐

⁶¹ Järvinen 2009.

5 Yhteenvedo

Arvioitavista kaduista löytyi paljon yhtäläisyyksiä, useita hyviä puolia ja myös paljon kehitettävää. Yhteistä kaikille kaduille on niiden lyhyt pituus ja käyttötarkoitus. Pisimmät kadut ovat noin 300 metriä pitkät Iso Roobertinkatu ja Keskuskatu. Lyhimmat kadut puolestaan ovat noin 120 metriä pitkät Katariinankatu ja Sofiankatu. Esimerkiksi Kööpenhaminan kuuluisa Strøget-kävelykatu on noin 1,5 kilometrin pituinen.

Käyttötarkoitukseltaan kaikki kävelykadut ovat kauppakatuja, jossa palveluiden pääpaino on erilaisilla vaate-, sisustus- ja designkaupoilla. Katariinankatu ja Sofiankatu eroavat muista hieman, sillä niissä kaupat on suunnattu erityisesti myös turisteja varten. Iso Roobertinkatua lukuun ottamatta kävelykaduilta ei ole myöskään asuntoja. Ilman asuntoja kauppakadut täyttyvät ihmisistä lounasaikaan ja työpäivien päätyttyä, mutta jäävät helposti tyhjiksi muina aikoina. Kaikilla kaduilla on kuitenkin myöhään auki olevia ravintoloita ja baareja, jotka houkuttelivat kaduille ihmisiä myös iltaisin.

Tutkittujen kävelykatujen hyviin puoliin kuuluvat niiden keskeinen sijainti, helppo saavutettavuus julkisella liikenteellä ja kunnossapito. Kaikki kävelykadut sijaitsevat alle 15 minuutin kävelymatkan päässä Kampin linja-autoasemalta ja Helsingin päärautatieasemalta. Jokaisen kadun välittömästä läheisyydestä löytyy myös vähintään yksi raitiovaunupysäkki. Vain Iso Roobertin-

kadun sijainti on vähän syrjässä Helsingin ydinkeskustasta, jossa sijaitsevat suurimmat nähtävyydet, hotellit ja kauppakeskukset.

Kaikkien katujen kunnossapito vaikutti havaintokäynneillä hyvältä. Kaduilta ei löytynyt häiritseviä määriä roskia tai huonokuntoisia julkisivuja. Katumateriaalina kaikilla kaduilla on käytetty tasaisia ja helposti puhtaana pidettäviä kivilaattoja, lukuun ottamatta Sofiankadun ja Katariinankadun mukulakiviä. Vain Iso Roobertinkadulla on katukivetystä jouduttu paikkaamaan paikoitellen asfaltilla. Katulämmitys Keskuskadulla ja Kluuvikadulla helpottaa erityisesti näiden katujen talvikunnossapitoa.

Vaikka arvioituja kävelykatuja on kuusi kappaletta, sijaitsee niillä yhteensä vain kymmenen julkista istumapaikkaa. Keskuskadulla, Mikonkadulla ja Sofiankadulla julkisia istumapaikkoja ei ole yhtään. Istumapaikkojen määrän lisääminen onkin yksi helpoiten toteutettavista kehityskohteista. Istumapaikat lisäävät katujen toiminnollisuutta ja tarjoavat kävelijöille levähdyspisteitä. Istumapaikkojen kokonaistilanne ei kaduilla kuitenkaan ole niin ole huono, kun julkisten istumapaikkojen lisäksi mukaan lasketaan ravintoloiden ja kahviloiden ulkoterassit. Terassit ovat kuitenkin vain asiakkaiden käytössä ja suurin osa niistä kerätään pois talven ajaksi.

Istumapaikkojen lisäksi kaduilta puuttuvat myös

puut. Puut eivät ole pakollinen asia hyvällä kävelykadulla, mutta ne lisäävät kadun viihtyvyyttä luomalla valon ja varjon vaihtelua, auttamalla katutilan rajaamisessa ja suojaamalla tuulelta. Kävelykaduista vain Iso Roobertinkadulla puita sijaitsi kadun keskellä, jonka ansiosta katu erottuu selkeästi kävelykaduksi. Puiden avulla voidaankin kadun käyttötarkoitus tuoda selkeästi esiin ja erottaa katu muusta ympäristöstä.

Puiden lisäksi kävelykaduille voisi tuoda lisää taidetta. Kuudella kävelykaduilla vain Kluuvikadulla sijaitsi taideteos: Björn Weckströmin Fazerin kukko -patsas. Taide voisi olla perinteisten patsaiden lisäksi esimerkiksi katumaalauksia, muotoiltuja istumapaikkoja tai suihkulähteitä. Taideteokset voivat puiden tapaan erottaa kävelykadut muista kaduista ja lisätä niiden viihtyvyyttä.

Pyöräilijöiden määrä on Helsingissä kasvanut vuosien 2000–2013 välissä noin 20 000 pyöräilijästä vuodessa yli 35 000 pyöräilijään.⁶² Siitä huolimatta kävelykaduista vain Keskuskadulle on toimiva pyöräyhteys. Erillisiä pyöräparkkeja sijaitsee kävelykaduista Keskuskadun lisäksi vain Kluuvikaduilla. Muilla kaduilla pyörää on lukittu lähinnä valopylväisiin tai laitettu nojaamaan julkisivuja vasten. Helsingin pyöräily yhteyksien kehittämisen lisäksi etenkin pyöräpaikkojen määrän lisääminen mahdollistaa pyöräilijöiden pysähtymisen ja ajanvieton kävelykaduilla.

Suurin kävelykatujen viihtyvyyttä heikentävä tekijä on niissä kulkevat autot. Kadulla kulkevat autot vievät tilaa jalankulkijoilta ja aiheuttavat meluhaittoja. Arvioiduista kaduista vain Keskuskadulla autoilu on kielletty kokonaan ja huoltoajo hoidetaan huoltotunnelia pitkin. Muilla kaduilla huoltoajo oli sallittua ja ajoneuvoja näkyi tarkkailuhetkillä kaikilla muilla kaduilla paitsi Sofiankadulla. Ongelmallisoin kohta on Kluuvikadulla, jossa hotellien eteen on sallittua huoltoajon lisäksi takisilla ajaminen.

Jos huoltoajo keskusta-alueelta pystytään viemään maan alle, voidaan olemassa olevia kävelykatuja yhdistää ja saada alueelle parempi kävelykatujen verkosto. Nykyiset kadut sijaitsevat Iso Roobertinkatua lukuun ottamatta hyvin lähekkäin, mutta ovat silti erillään toisistaan. Kävelykatujen yhdistäminen voisikin olla seuraava vaihe niiden kehittämisessä. Kävelykeskustan muodostamisen liittyy kuitenkin paljon haasteita, sillä se muuttaisi paljon Helsingin keskustan liikennejärjestelyitä ja mukaan kehittämiseen täytyy saada sekä kaduilla sijaitsevat yrittäjät että kaupungin asukkaat.

⁶² Ollitervo 2015.

Lähdeluettelo

Baker, L. 2010. Walking wins out. http://pavementtoparks.sfplanning.org/images/Planning_May_June_2010.pdf (viitattu 18.11.2015)

Brambilla, R. & Longo, G. 1976, A handbook for pedestrian action, U.S. Government Printing Office, Washington.

Brambilla, R. & Longo, G. 1977, For pedestrians only : planning, design, and management of traffic-free zones, New York.

Ewing, R. 2013. Eight Qualities of Pedestrian- and Transit-Oriented Design. <http://urbanland.uli.org/capital-markets/eight-qualities-of-pedestrian-and-transit-oriented-design/> (viitattu 18.11.2015)

Gehl, J. cop. 2011, Life between buildings : using public space, Island Press, Washington.

Gehl, J. cop. 2010, Cities for people, Island Press, Washington.

Jacobs, A.B. 1993, Great streets, MIT Press, Cambridge.

Jacobs, J. cop. 1961, The death and life of great American cities, Vintage, New York.

Judge, C. 2013. The Experiment of American Pedestrian Malls: Trends Analysis, Necessary Indicators for Success and Recommendations for Fresno’s Fulton Mall. <http://downtowndevelopment.com/pdf/americanpedmallexperiment.pdf> (viitattu 18.11.2015)

Junttila, U. & Koivistoinen, M. 2002, Katu ympäristön suunnitteluopas, Suomen kuntatekniikan yhdistys, Helsinki.

Järvinen, R. 2009. Keskuskadusta uusi kävelykatu Helsingin keskusta. <http://docplayer.fi/6048764-Keskuskadusta-uusi-kavelykatu-helsingin-keskusta.html> (viitattu 9.12.2015)

Niskanen, E. 2013. Hämeenkadun itäpää muuttuu joukkoliikennekaduksi. http://yle.fi/uutiset/hameenkadun_ita_paa_muuttuu_joukkoliikennekaduksi/6967925 (viitattu 18.11.2015)

Ollitervo, M. 2015. Pyöräilyn dataa Helsingistä. <http://www.kaupunkifillari.fi/blog/2015/05/21/pyorailyn-da-taa-helsingista/> (viitattu 29.11.2015)

Rissanen V. 2014. Autot tervetulleita Vaasankadulle ensi kesänä – kävelykatukokeilu jäihin. <http://www.metro.fi/uutiset/a1387802352268> (viitattu 18.11.2015)

Silfverberg, K. 2014. Helsingin valtuuston enemmistö kannattaa aloitetta Mannerheimintien kävelykadusta. <http://www.hs.fi/kaupunki/a1392182342504> (viitattu 18.11.2015)

Speck, J. cop. 2012, Walkable city : how downtown can save America, one step at a time, Farrar, Straus and Giroux, New York.

Tervo, T. 2013. ”Iso-Roba on vaarassa tyhjentyä”. <http://www.helsinginuutiset.fi/artikkeli/258505-%E2%80%9Diso-roba-on-vaarassa-tyhjentya%E2%80%9D> (viitattu 29.11.2015)

Tieliikennelaki 33 a § (5.5.200/343) <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1981/19810267#L2P33> (viitattu 18.11.2015)

Uhlig, K.R. 1979, Pedestrian areas : from malls to complete networks, .

Untermann, R.K. 1984, Accommodating the pedestrian : adapting towns and neighbourhoods for walking and bicycling, VNR, New York.

Whyte, W.H. 1988, City : rediscovering the center, Doubleday, New York.

Wilhelms, M. 2013. Suomalaiset kävelykadut. <http://www.kaupunkikeskustat.fi/wp-content/uploads/2015/08/K%C3%A4velykadut-raportti-20-5-2013-2.pdf> (viitattu 18.11.2015)

Yle uutiset. 2014. Pakkasen purevuus. http://yle.fi/saa/pakkasen_purevuus/7021406 (viitattu 29.11.2015)

Kuvalähteet

1	Marko Bunn 2014, http://hannuuskala.fi/2014/02/heikinkadusta-mannerheimin-esplanadiksi/
2	Flickr 2010, https://www.flickr.com/photos/demorganna/4920547413/
3-5	Henri Jessen-Juhler 2015.
6	Outdoorphoto 2011, http://www.outdoorphoto.community/gallery/showphoto.php?photo=264494
7	Gehl Architects 2011, http://www.landezine.com/wp-content/uploads/2011/04/02-NewRoad-Landscape-project-gehl-architects.jpg
8	The Cool Hunter 2011, http://www.thecoolhunter.net/article/detail/1970/pink-balls-of-aires-libres--montreal
9-24	Henri Jessen-Juhler 2015.